

日本のフットパスにおける ウォーカーの志向について*

A Survey on the Preference of Walkers in Japanese footpath

泉 留維**・廣川 祐司***

<概要>

近年、日本では歩くことへの関心が高まり、各地で開かれるウォーキングイベントは盛況なところが多く、あまりにも盛況のため地元住民への迷惑を考慮して中止になるものさえ出てきている。そして、少なくないウォーカーが未だ自動車道路沿いの歩道を歩いている。ただ、1990年代後半から各地で歩行専用道ともいえるフットパスの導入が行われるようになり、その数も徐々にではあるが増加している。日本において一手間かけてフットパスを歩きに来る人はどのような志向を持っているのであろうか。本稿では、ウォーカーがフットパスに対して利便性や快適性を追求したレクリエーション空間であることを求めているのか、もしくはあまり手を入れず自然のままの状態を色濃く残した空間であることを求めているのかを明らかにし、フットパス整備の方向性を示そうとした。日本で代表性のあるフットパスとして北海道の黒松内フットパス、東京都の多摩丘陵フットパス、そして熊本県の美里フットパスのウォーカーに対してアンケート調査を行い、主成分分析およびクラスター分析を行った。結果、黒松内フットパスは利便性の高いコースと自然を残したコースの両方の整備が望ましく、多摩丘陵フットパスはコースの起点や終点で公共交通機関への接続を明確にした上で、利便性の高いコースと自然を残したコースの両方の整備が望ましく、美里フットパスはより利便性の高いコース整備が望ましいということがわかった。

JEL 区分：Q57, Z39

キーワード：フットパス, ROS (Recreation Opportunity Spectrum), ウォーキング, 歩く観光

*ウォーカーに対するアンケート調査は、黒松内フットパス、多摩丘陵フットパス、美里フットパスの運営団体関係者の協力があって実施できた。この場を借りて謝意を表する。また、本研究は、JSPS 科研費 JP15K00663の助成を受けたものである。

**専修大学経済学部教授

***北九州市立大学地域創生学群准教授

1. 日本における歩く文化とフットパス

近年、日本では、歩くことへの関心が高まっていると思われる。各地で開かれるウォーキングイベントは盛況なところが多く、飯能新緑ツーデーマーチのように参加者が2万人を超えるイベントも少なくない。また、1997年から毎年行われていた「京王沿線ウォーキング」は、あまりにも盛況のため、周辺住民への迷惑を考慮して、2015年以降は中止となっている。笹川スポーツ財団によれば、図1の通り、2002年、週に1回以上、散歩（ぶらぶら歩き）をする人の割合である実施率は19.2%（推計1936万人）で、ウォーキングの実施率は11.6%（同1168万人）となっていたが、2016年には散歩（ぶらぶら歩き）の実施率が21.1%（同2243万人）、ウォーキングの実施率は16.8%（同1786万人）というように増加している（笹川スポーツ財団、各年度版）。この15年あまりの間に「歩くことを楽しむという需要」は明らかに高まっているのは間違いないであろう。ウォーキングが盛んとされるイングランドにおける週1回以上のレクリエーション目的の散歩・ウォーキングの実施率43%（Department for Transport, 2016）¹⁾と比較すれば高いとは言えないが、日本においても少なくない人々がレクリエーションなどの目的で歩きに出ているのは事実である。

それでは、どのようなところで人々は歩いているだろうか。イングランドにおいては散歩・ウォーキングをする場合、多くの人が公園内もしくはフットパスで行うことになるが、日本では自然歩道やフットパスはあまり整備されておらず、身近にはないこともあり、7割以上が自動車道路沿いの歩道（笹川スポーツ財団、2016：161-163）で行っている²⁾。公園やフットパスと比較すると道路沿いで歩くのはあまりに殺風景

であり、また自動車の排気ガスを吸い込みやすいことを考えると、健康に良いとはいえないであろう³⁾。ただ、日本においても、1990年代後半から2000年代にかけて各地でフットパスの導入が行われるようにはなっている。この時期は、環境・健康への注目が引き続き高まり、スローライフ、スローフード等の言葉に代表される、質を重視したライフスタイルへの転向が顕著に見られた。また、長引く経済不況と財政赤字の拡大の中で、地方自治体には、インフラ整備を軸とした公共事業に依るのではなく、自立的な地域発展のヴィジョン提示が求められるようになった。こうした社会的背景を受けて、各地においては、「地域の特徴や原風景」をクローズアップさせつつ、域外から訪問客を呼び込める手段として、フットパスへの注目が高まってきた。現在では100コース以上のフットパスが全国にあると言われている（泉、2013：97）。このようなフットパスの整備の進捗は、散歩文化とも言えるものが醸成されてきたという見方もできよう。

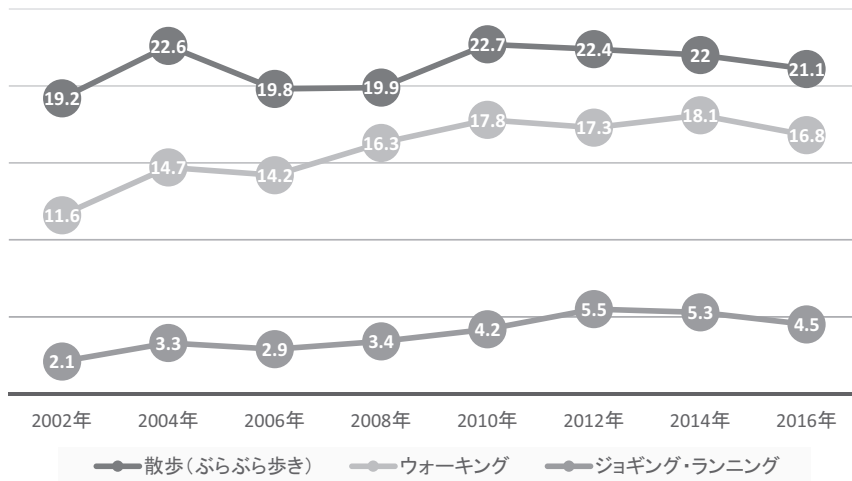
日本において、整備されつつあるとはいえ、まだまだ数が少ないフットパスを、一手間かけて訪れるウォーカーはどのような人たちであろうか。本稿では、フットパスを訪れたウォーカーに対してアンケート調査を行い、フットパス

2) イングランドにおいては、レクリエーション等の目的から、土地の所有権とは無関係に人々が通行の権利（歩く権利：Rights of Way）を有する歩道をパブリック・フットパス、もしくは単にフットパスという。一方で、日本には歩く権利は存在しないため、日本におけるフットパスは、法的な位置づけはなく、その地域の昔からあるありのままの風景を楽しむ道を指すことが多い。

3) 2017年12月、イギリス国立心肺研究所などが発表した論文では、大気汚染度の高いロンドン中心部の自動車道路沿いでウォーキングをする人は、大気汚染度の低い公園などでウォーキングをする人と比べると健康効果が大きく減じていると記されている（Sinharay et al., 2017）。

1) 実施率は、日本は18歳以上、イングランドは16歳以上に対する値である。

図1：週一回以上の歩行および走行に関する実施率の推移（単位：%）



（出典）笹川スポーツ財団（各年度版）より作成。

利用者の志向を明らかにしようとした。具体的には、ウォーカーが、フットパスに対して利便性や快適性を追求したレクリエーション空間であることを求めているのか、もしくはあまり手を入れず自然のままの状態を色濃く残した空間であることを求めているのかを明らかにし、フットパス整備の方向性を示そうとするものである。2章で日本におけるフットパスの展開などを概観した上で、3章において北海道の黒松内フットパス、東京都の多摩丘陵フットパス、そして熊本県の美里フットパスにおいてウォーカーに対して行ったアンケート調査の結果を示す。

2. 日本におけるフットパスの展開

2-1 日本のフットパスの萌芽期

日本におけるフットパスの取り組みは、1995年前後に北海道と東京都町田市でほぼ同時期に始まった。まずは、この日本におけるフットパスの萌芽期について、簡単にまとめておく。

北海道において、フットパスを広げたのは、北海道札幌市に拠点を置き、「環境」をテーマとして活動を展開している「エコ・ネットワ

ク」という市民団体の代表小川巖氏（以下、小川）である。小川は、1994年にイングランド湖水地方を訪れた際、パブリック・フットパスに魅力を感じ、実際に歩いてみると、非常に楽しいレクリエーションであると感じたという。北海道はフットパス発祥の地とも言われるイングランドと気候風土の面で類似する点が多く、地元の北海道でも同様な取り組みが可能であると感じ、日本社会へのフットパスの適応可能性を模索したのである。また、良好な自然環境を歩いて肉体的・精神的にリフレッシュしようという潜在的な需要は、日本においても大きいだろうとも考えた。

フットパスが道内に広まった契機は、2002年に札幌市で開催された北海道新聞主催の野生生物基金フォーラムである。このフォーラムは、イングランドのフットパスを教材とし、都市住民等のレクリエーション需要を含めた「歩くこと」への期待を、地域活性化に結びつけることが念頭に置かれていた。このイベントには300名以上が参加者し、北海道におけるフットパスへの潜在需要を十分に示す結果となった。この開催を主導したエコ・ネットワークを中心に道内各地でフットパスの普及活動が行われ、道内

各地にフットパスが形成されることとなる。このような北海道におけるフットパスの広がりを受け、道内でフットパスを敷設する地域が持ち回りで2003年から年に1回から2回の頻度で「全道フットパスの集い」を開催している。この道内におけるフットパスのネットワークを強化するため2012年に「フットパスネットワーク北海道」が設立された。つまり、北海道におけるフットパスの広がりは、フットパスを歩くという行為自体の楽しさに人々が惹かれ、イングランドと同様に魅力的なレクリエーションとして、生じたものであるといえる。

次に、東京都町田市のフットパスについて取り上げる。町田市は横浜市や川崎市といった大都市と隣接し、東京23区とも近く、それらのベッドタウンとして発展していった。市域の大部分は多摩丘陵であることから、実際にこのまちを訪れると、生業として農業を営む人々がまだ少なからず残っている。大都市に隣接しながら、豊かな自然環境が残されているという点では、都市住民が自然を享受できる数少ない地域である。

このように町田市はベッドタウンとしての需要が高かった地域であるため、1990年代に入ると交通の便が良いとはいえない多摩丘陵にまで宅地造成による大規模開発が始まり、豊かな自然環境は年々失われつつあるという地域課題が顕在化してきた。土地開発事業によって里山が破壊されることに危機感を抱いたNPO法人「みどりのゆび」⁴⁾は、里山を保全し、それらの開発に反対する市民活動を行っていたが、その甲斐もなく緑は周辺からどんどん消えていった。みどりのゆびの創設メンバーであり事務局長であった神谷由紀子氏（以下、神谷）はこの宅地造成によって壊されていく里山に対し、利用されなくなった里山は自然を享受したり、生業を

営んだりする場ではなく、土地としての価値しか評価されていないことに危機感を感じていたのである。「里山を守るためには根本的な社会制度の変革が必要であり、そのためには地元住民の理解を得ることが重要だ」と神谷は考えた。そこで最も効果的だった試みが、豊かな自然環境を道としてつなぎ、実際に歩いてもらうことであった。この時に整備した自然豊かな「みどりの道」が、その後「フットパス」と称することとなり、2002年に多摩丘陵フットパスと名付けられた。

宮崎・麻生（2004）はこの多摩丘陵のフットパスに関する取り組みによって、大きく3点の成果があったと述べている。第一は、「地元住民の意識が変化してきたということ」（宮崎・麻生、2004：129）である。地元住民の理解を得るために行ってきた様々な活動を通して、地元住民とNPOとの連携が生まれ、開発推進派の人々からの理解も少しずつ得られるようになっていくという。これにより地元住民が本来の里山の価値を再評価することが可能となった。第二は、「周囲からの反応」（同：129）である。フットパスマップを作成した際に地元メディアによって大きく取り上げられたこともあり、マップはすぐに売り切れ、増刷するほどの反響があったという。町田市の社会福祉協議会の活動に取り入れられたり、海外から視察が来たりと、町田市に残存する里山の社会的な価値が認められ、地域内外の関心が高まっている。第三は、「利用者の反応」（同：129）である。多摩丘陵フットパスのマップを利用し、実際に歩いた人々の反応が好評で、フットパスのコースを増設したり、新たなフットパスマップを作成したりしている。

町田市のように乱開発を抑止するための手法としてのフットパスは、地域環境を保全する点でも、非常に重要性を増している。イングランドにおいても同様であり、誰でも自然にアクセスできる権利をもっているため、フットパスと歩く権利は常に私的所有権と対抗関係にある。

4) みどりのゆびは2002年に設立されているが、その前身団体である鶴川地域まちづくり市民の会は1997年に結成されている。

つまり、コモン・ランド（地元住民がみんなの資源であると認識している共用地）の一般市民へのオープンアクセス化によるフットパスの創出は、イングランドにおいて確立されつつあるとも言えよう。絶対的な私的所有権を制限する大きな役割を果たす可能性が期待されるのである。近隣住民のみでは管理・利用されなくなってしまう里山において、フットパスの敷設による一般市民の利用促進が、地域の自然環境の理解を促し、多様なアクターを巻き込むための、一助となっているのである。

2-2 日本式フットパスの広がり

日本のフットパスにおける萌芽期を牽引し、日本にフットパスという概念を広げてきたのは、間違いなく北海道と東京都町田市での取り組みである。しかしその後、フットパスというものが日本社会に定着しはじめた発展期を代表する取り組みが、熊本県美里町の「美里フットパス」である。美里町は熊本県の県央に位置し、2004年11月1日に旧中央町と旧砥用町（ともちまち）の合併によって誕生した。町内には豊かな森林や棚田、石橋などが存在し、現在もそれらが手入れされ、使用され続けているということからも、地域の営み、すなわち、日本的な懐かしさが残る伝統的な「日常」を感じることができる。

美里町は日本における中山間地域の過疎高齢化する地域の典型でもある。美里町の地元住民の間では、過疎高齢化の波が日常生活にも影響を及ぼしてきており、現状をなんとかしなければいけないという危機感が住民間で共有されていた。当時、美里町内でNPO法人の理事長を務めていた濱田孝正氏（以下、濱田）が、2010年に北海道黒松内町で開催された日本フットパ

ス協会⁵⁾主催のフットパス全国大会に参加したことを契機に、地域活性化の手法としてのフットパスを美里町内に紹介し、それに賛同する仲間を集めフットパスづくりに取り組むことになった。2011年に設置が始まった美里フットパスの特徴は、北海道が魅力的なレクリエーションとしてフットパスづくりに取り組み、町田市が里山の環境保全のためのフットパスづくりであったのに対し、美里フットパスは、地域活性化の手法としてフットパスづくりを始めたのである。過疎高齢化が進む地域で、移住者を増やしたいが、その前に地域の魅力や田舎暮らしの楽しさを理解してもらうために、まずは歩きに來てもらい、交流人口を増やすことで、美里町の良さを理解してもらおうと活動を始めたのである。

美里フットパスでは、単にフットパスコースをただつくって終わりとするのではなく、フットパスを形成するプロセスにおいていかに地元住民を巻き込むか、地域の理解を得るかという点に力点を置いたことや、経済的利益を動機に取り組む主体ではなく、外部者と交流を楽しむアクターを主役としている点も、美里フットパスを高品質なものとして維持できている一つの要因である。また、美里式フットパスは「生活空間を歩く観光」であるといえる。そのため、生活の営みは歩くことでしか見ることはできず、観光スポットのみ見て違う地域に行くという通過型観光では味わえないリアルな地域の生活が体感できることが、美里町のフットパスには存在する。ゲストは地域の理解を得ながら、地域を「歩かせていただく」というスタンスで、「交流を楽しむためのフットパスコース」を地域の人々とともに作っていくという手法が、後に「美里式」という独自のフットパスづくりの方式として、確立されてきた。この「美里式」のフットパスづくりの手法は、今や九州圏共通の方式として提唱されるまでに至っている。

5) 2009年、みどりのゆびのメンバーを中心に設立され、フットパスの普及を目指した全国組織である。趣旨に賛同したフットパス団体や、これからフットパスを立ち上げようとしている地方自治体などが参加している。

2-3 日本のフットパスの課題

2000年代に入り、フットパスブームを巻き起こした北海道では、先進地であるが故の課題も顕在化している。第一は、大企業や行政が主導で一時的な予算や助成金を用い、フットパスづくりを行うことである。地元住民を主体として行っておらず、思うような社会的・経済的效果が得られなかったり、事業期間が終わると、その地域から手を引き、維持・管理されずに荒れたフットパスだけが残されたりしている。

第二は、フットパスの概念を正しく理解せず、単なるマチ歩きルートや遊歩道、緑道などをフットパスと称するものが出てきていることである。これらはフットパスブームの恩恵にあやかろうとする行政や企業によって行われることが多いというが、フットパスに期待し、その地域を訪れたウォーカーにとっては、「フットパスとはこのようなものか」という落胆を生むこととなり、精力的にフットパスコースづくりに取り組んでいる他の地域のフットパスコースに対しても、その価値を低下させてしまうおそれがある。

そして第三は、フットパスが私有地に設定されている場合におこる土地所有者との衝突である。日本においては、私有地を通るルートをもつフットパスは所有者の善意によって成り立っている。そのため、所有者が私有地を歩くことを制限した場合、フットパスコースの管理者はそのコースの変更を余儀なくされる。土地所有者との交渉に十分時間をとれない行政やNPOがつくったフットパスマップには、所有者の許可を得ずにそのフットパスコースが設定されている場合もある。近年このような問題が顕在化し、土地所有者とフットパスを設定した主体との係争がマスコミでも取り上げられることがある（北海道新聞、2012）。小川（2012）が「今後は（フットパスの）量的拡大から質的充実を目指す必要がある」と述べているように、これらの課題を解決した形でのフットパスの質的向上が期待される。

このように日本におけるフットパスの先進地域である北海道においては、近年フットパスを巡る様々な課題が顕在化している。フットパスの多くが大々的な観光地巡りではなく、牧場などの私有地や地域の人たちしか利用しないような道が、地域の許可のもとに上手に活用され、「生活空間」を歩かせていただくことで成り立っているといえる。そのように考えると、フットパスの理念としては、多くの観光客（ゲスト）を誘致するために、地元側（ホスト）が日常生活とは無縁の施設や何かしらの整備を過度に行うことは、望ましいこととはいえないであろう。フットパスの楽しみ方は、地域社会を知り、交流を楽しもうとするアクターに向いているのであって、ゲストのためにホストが無理をしなくてもよいスタイルなのである。

3. ウォーカーの志向性の分析

3-1 分析の手順とアンケートの設計

歩くことはレクリエーション活動であり、その活動の空間であるフットパスはウォーカーが身近に自然環境を感じることができ空間である。そのフットパスをどのように整備すべきか、すなわち利便性や快適性を追求した空間として整備することが望ましいのか、もしくはあまり手を入れず自然のままの状態を色濃く残した空間として整備することが望ましいのか、どちらなのであろうか。前章では、日本のフットパスの展開と現状、そして全般的な課題について概観したが、フットパスを歩くウォーカー側の志向を明らかにするために、このような整備問題について、自然環境と利用者のレクリエーション体験の多様性に配慮した計画・管理手法であるROS（Recreation Opportunity Spectrum）概念を参照して、アンケートを設計した。

ROSは、アメリカ合衆国で開発され、国有林および土地管理局の土地管理計画が採用しているレクリエーション計画概念のことである（Clark and Stankey, 1979：2-3）。ROSの基本

概念では、レクリエーション空間を構成する物的環境（人工物の存在程度やアクセスの利便性など）、社会的環境（利用密度や利用形態など）、管理水準（規制の程度や管理強度、情報サービスの質など）の3つの要素によって空間の特性、ひいては利用機会が左右されると捉えられている（Clarkn and Stankey, 1979：6-8；小林, 2002：674）。アメリカの国有林では、この3つの要素について、それぞれ評価指標をもうけて、レクリエーション空間としての分類を行っている。物的環境については「アクセスの難易度」「人為的な環境からの距離」「造成等の人為的な改変の程度」、社会的環境については「利用者間の出会いの頻度」「利用者のインパクト（利用圧への許容限度）」、管理水準については「場所の管理（施設の安全性や利便性）」「利用者の管理（規制や情報の提供の程度）」となっている（USDA Forest Service, 1990）。物的環境、社会的環境、管理水準の組み合わせによって、提供されるレクリエーション空間を管理制御で

きるとし、多様な利用機会を実現できるとも理解できる。

本稿では、フットパスを対象として、そのレクリエーション空間としての構成要素に対する評価指標について主成分分析を用いて複数の評価軸に構成し直し、新たに求められた評価軸によって分析を行った。ウォーカーが、フットパスに対して利便性や快適性を追求したレクリエーション空間であることを求めているのか、もしくはあまり手を入れず自然のままの状態を色濃く残した空間であることを求めているのかを明らかにし、そしてフットパス整備の方向性を示そうとするものである。評価尺度として用いる諸要素の選定については、既存研究（八巻ほか, 2003）を参考にして、16項目を選定した（表1）。このうち、「フットパスの整備状況」、「フットパスの路面状況」、「コース上のベンチ・テーブル」、「道標」、「自然や建造物等の解説板」、「注意標識」、「コース設定」、「自販機・レストラン等」、「バス停・駅（起点および終点）」、「ガイ

表1：アンケートに用いた評価項目

評価項目	評価点				
	1点	2点	3点	4点	5点
フットパスの整備状況	革靴やハイヒールでも歩ける	—	運動靴で歩ける	—	登山靴が必要
フットパスの路面状況	ほとんどがアスファルトやコンクリで舗装	—	一部が木質や砂利舗装ないしは未舗装	—	過半以上が木質や砂利舗装ないしは未舗装
コース上のベンチ・テーブル	ベンチ・テーブルの両方がある	—	ベンチのみ	—	全くない方が良い
道標	一定距離ごとにある	—	分岐点のみ	—	全くない方が良い
自然や建造物の解説板	できるだけ多く	—	できるだけ少なく	—	全くない方が良い
注意標識	できるだけ多く	—	できるだけ少なく	—	全くない方が良い
コース設定	ほとんどが車道と並行している	—	一部車道と並行している	—	全く車道と並行していない方が良い
自販機・レストラン等	食事や飲料を買える場所がある	—	飲料のみ買える場所がある	—	食事や飲料を買える場所が全くなくとも良い
バス停・駅（コースの起点および終点）	駅もしくは駅・バス停の両方がある	—	バス停のみある	—	バス停も駅もなくとも良い
ガイド	いつもいる	—	事前予約すればいる	—	全くいなくても良い
地元住民との交流の機会	フットパスの起点や終点等に交流拠点がある	—	イベント開催時のみ交流拠点がある	—	全くなくとも良い
フットパスで人と出会う頻度	1日に一回以下	1日に数回程度	1時間に数回程度	10分間に数回程度	ひっきりなしに出会う
1コースの歩行時間	1時間以内	3時間以内	半日	日帰り	宿泊が必要
フットパス脇の植生荒廃	全く目立たない	1点と3点の間	やや目立つ	3点と5点の間	非常に目立つ
電柱や鉄塔などの人工	全く目立たない	1点と4点の間	やや目立つ	3点と6点の間	非常に目立つ
自動車やバイクの走行	全く目立たない	1点と5点の間	やや目立つ	3点と7点の間	非常に目立つ

ド」,「地元住民との交流の機会」,「フットパスで人と出会う頻度」,「1コースの歩行時間」の13項目については,3または5段階で示した選択枝の中から志向に最も合うものを一つだけ被験者に選んでもらうようにした。また,「フットパス脇の植生荒廃」,「電柱や鉄塔などの人工物」,「自動車やバイクの走行」の3項目については,レクリエーション利用に対して主にマイナスの影響を与える項目であることから,許容範囲を示してもらうようにした(溝尾ほか,1975:699-700;森・吉田,1990:2-5;八巻ほか,2003:57)。

アンケートの配布対象としては,代表性のあるフットパスである北海道の黒松内フットパス(北海道黒松内町),東京都の多摩丘陵フットパス(東京都町田市),そして熊本県の美里フットパス(熊本県美里町)を選択した。前章において多摩丘陵フットパスと美里フットパスの特筆すべき点を示したが,北海道にある数多くのフットパスの中で黒松内フットパスを選択したのは,根室フットパスと並んで北海道の草分け的な存在であり,日本では珍しい形だが自治体と住民が共同で運営している点である。2004年に設置された黒松内フットパスは,天然記念物「自生北限の歌オブナ林」を中心とした豊かな自然環境と農村の生業をいかしたコース設定となっている。

アンケートは,各事務所や交流拠点に訪れたウォーカーに対して配布する形式をとった。配

布期間は,2015年6月1日から9月30日で,各200部を留め置いた。9月30日時点での回収状況は,黒松内が60(回収率30%),多摩が130(同65%),美里が51(同26%)となっている。また,属性の割合としては,性別では女性が56.8%,年齢別では60歳以上が60.6%となっている。居住地域ではフットパスがある場所とは異なる市町村が74.3%,来訪回数では「はじめて」が47.1%となっている。

3-2 ウォーカーの分類

ウォーカーの分類に用いる項目の選択を行うため,回収されたアンケートから16の評価項目すべてに回答しているものを選び出し,これらについて主成分分析を行った。分析に用いる項目の選択は,主成分分析によって算出された第一主成分について主成分負荷量の低い項目を除くことによって行った(八巻ほか,2003:58;星野ほか,1984:28-29)。分析の結果から,第一主成分負荷量の絶対値が0.4以下の7項目を分析対象から除外した。結果,選択された項目は,「フットパスの路面状況」,「コース上のベンチ・テーブル」,「道標」,「自然や建造物の解説板」,「注意標識」,「コース設定」,「自販機・レストラン等」,「バス停・駅(コースの起点および終点)」,「ガイド」の9項目となった。

選択された9項目についてすべて回答している164のアンケートを対象として,再度,主成分分析を行った(表2)。固有値が1以上の第

表2:選択された項目の主成分分析結果

主成分負荷量	第一主成分	第二主成分	第三主成分
フットパスの路面状況	0.478	0.543	0.352
コース上のベンチ・テーブ	0.544	0.412	-0.417
道標	0.559	-0.428	-0.136
自然や建造物の解説板	0.66	-0.377	0.035
注意標識	0.928	-0.295	-0.036
コース設定	0.465	0.322	0.475
自販機・レストラン等	0.636	0.385	-0.189
バス停・駅	0.469	-0.133	-0.411
ガイド	0.391	-0.363	0.579
固有値	2.611	1.28	1.083
寄与率(%)	29.563	14.227	12.038
累積寄与率(%)	29.563	43.789	55.828

一から第三主成分の特徴を見ると、第一主成分ではほとんどの項目で大きく正の値（0.4以上）を示していることから、フットパスの空間評価についての総合的な軸であると解釈される。第二主成分では「フットパスの路面状況」と「コース上のベンチ・テーブル」の項目が正に、「道標」の項目が大きく負に寄与しており、フットパスを歩く際の設備面の利便性に関する軸と解釈される。第三主成分では「コース設定」と「ガイド」の項目が正に、「コース上のベンチ・テーブル」と「バス停・駅」の項目が大きく負に寄与しており、フットパスへのアクセスとサポート体制に関する軸と解釈される。

累積寄与率が55%を超え、固有値が1以上の第三主成分までの主成分得点を用いて、Ward法によるクラスタ分析を行い、3つのクラスタを得た。第一クラスタには57名、第二クラスタには78名、第三クラスタには29名の調査対象が含まれていた。人数比の偏りを検討するために χ^2 検定を行ったところ、有意な人数比率の隔たりが見られた（ $\chi^2=22.110$, $df=2$, $p<.001$ ）。

次に得られた3つのクラスタを独立変数、主成分分析に用いた「フットパスの路面状況」な

どの9つの項目を従属変数とした分散分析を行った。その結果、すべての項目で有意な群間差が見られた（フットパスの路面状況：F(2, 161)=20.728, コース上のベンチ・テーブル：F(2, 161)=24.069, 道標：F(2, 161)=40.035, 自然や建造物の解説板：F(2, 161)=68.473, 注意標識：F(2, 161)=26.083, コース設定：F(2, 161)=19.957, 自販機・レストラン等：F(2, 161)=24.246, バス停・駅（コースの起点および終点）：F(2, 161)=32.749, ガイド：F(2, 161)=21.090, とともに $p<.001$ ）。

図2は、分析に用いた項目に対する評価点の平均値を各クラスタについて示したものである。この図より、第一クラスタは9項目のうち7項目において評価点が高く、3つのクラスタの中で最も施設や人為的影響が少ない状態を好むグループであると考えられる。一方で、第二クラスタは9項目のうち6項目において評価点が低く、施設や人為的要素に対して好意的なグループであると考えられる。第三クラスタは、第一クラスタに次いで評価点が高くなっており、「バス停・駅」および「コース上のベンチ・テーブル」については第一クラスタよりも高くなって

図2：各クラスタの平均値

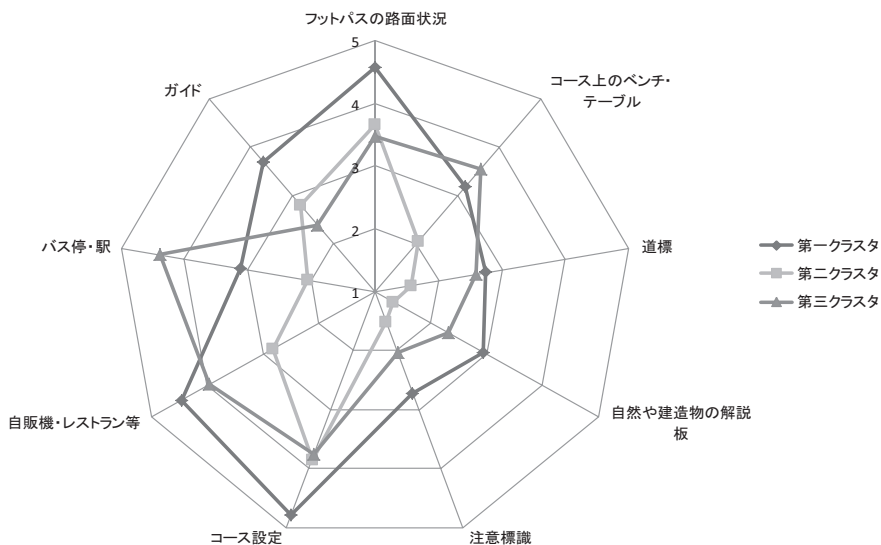


表3：各クラスタにおける属性別人数（単位：人）

属性	第一クラスタ	第二クラスタ	第三クラスタ
種別*			
黒松内フットパス	22	22	14
多摩丘陵フットパス	23	30	3
美里フットパス	12	26	12
性別			
男	25	28	10
女	32	49	19
居住地域			
同じ市町村内	17	13	7
異なる市町村	40	63	22
年齢			
20歳未満	0	4	0
20～30代	5	9	4
40～50代	18	21	6
60歳以上	33	41	19
同伴者			
無し	7	18	4
家族	14	16	9
知人	27	28	10
その他	8	14	6
来訪回数			
初めて	26	38	17
2～4回	20	20	5
5回以上	10	15	7
来訪形態			
旅行会社等のツアー	0	0	1
フットパス団体のイベント	12	19	11
個人	27	29	9
その他	14	23	7
来訪目的			
ウォーキング	15	30	14
自然観察	18	25	8
歴史建造物の観察	1	0	0
その他	13	8	3

* $p < .05$ で有意

いる。

次に、各クラスタの属性について、 χ^2 検定を行った結果を見ると、フットパスの種別においてのみ5%水準で有意差が見られた（表3）。第一クラスタでは「黒松内フットパス」の割合が他クラスタより若干ではあるが相対的に高く、第二クラスタでは「多摩丘陵フットパス」と「美里フットパス」の割合が他クラスタより相対的に高く、第三クラスタでは逆に「多摩丘陵フットパス」の割合が他クラスタより相対的にかなり低くなっている。すなわち、これらのことから、各クラスタの特徴を改めて示すと次の通りである。第一クラスタは、フットパスまでのア

クセスについては若干の利便性を求めるが、フットパスのコース上においては「道標」「解説板」などの設備は必要最小限であることを好む。ありのままの状態を志向するグループと解釈されることから、「自然派」と名付けた。第二クラスタは、交通の便がよい比較的都市の近郊を歩くことを好み、さらに「道標」「解説板」「注意標識」などの整備志向性が全般的に高い。このように、利便性を好み、都市近郊での行楽を目的とするグループであると解釈されることから、「近隣観光派」と名付けた。第三クラスタは、東京のような大都市近郊を歩くことを好まず、フットパスまでのアクセスの利便性につ

いては多くを望まないが、「自販機・レストラン等」の設備などの一部を除き、整備志向性は高い。このように、アクセスについては頓着しない一方、ある程度整備されたコースを好むグループと解釈されることから、「農村観光派」と名付けた。

3-3 各フットパスへの示唆

フットパスの整備が進み、レクリエーション目的で歩く人も多いイングランドでは、日常の中で歩くことから、比較的、自宅の近辺で歩くことが多い。たとえば、外郭公共団体であるナチュラル・イングランドの調査によれば、散歩やウォーキング、ランニングなどの野外活動する際の移動距離や滞在時間については、自宅などのスタート地点から2マイル(約3.2km)以内が68%を占め、滞在時間については3時間以内が78%となっている。バスや電車などの公共交通機関で移動する人は、わずか3%しかない(Natural England, 2015: 25)。今回、各クラスターの属性についての χ^2 検定では、ウォーカーの居住地の違いに関して有意とは出なかったが、日本の多くのフットパスは、主に地域外からのウォーカーの訪問を想定しており、彼らは非日常の中で歩きに來ると考えられる。多摩丘陵フットパスがある町田市は人口40万人を超え、周辺には100万人を超える大都市を抱えているが、残り二つのフットパスは人口密集地からはかなり離れている。黒松内フットパスがある黒松内町は人口約3000人で人口約194万人の札幌市からは140km近く離れている。美里フットパスがある美里町は人口約1万人、人口約6万人の宇城市からは11km、約74万人の熊本市からは25km離れている。このような域外の都市に居住するウォーカーを相手にするのが日本のフットパスの多数派ではなかろうか。

都市居住者を対象としても、彼らが好むフットパスは様々であろう。今回のアンケート調査においては、黒松内、多摩丘陵、美里の各フットパスの比較が有意であり、その比較結果とし

て、各フットパスについて次のことが言える。黒松内フットパスにおいてはどのクラスターも満遍なく訪れており、利便性の高いコースと自然を残したコースの両方の整備が望ましいといえる。多摩丘陵フットパスにおいては公共交通機関の利便性にはこだわりがある一方で、施設や人為的影響が少ない状態を好むクラスターと施設や人為的要素に対して好意的なクラスターに二分化していることがわかり、コースの起点や終点で公共交通機関への接続を明確にした上で、利便性の高いコースと自然を残したコースの両方の整備が望ましいといえ、あえて比較すれば前者の整備を優先すべきであろう。美里フットパスにおいては施設や人為的要素に対して好意的なクラスターにウォーカーが多いことがわかり、より利便性の高いコース整備が望ましいといえる。

4. 日本でのフットパスの普及に向けて

より豊かな歩く文化を形成する上では、ウォーカーを自動車道路沿いで歩かせるのではなく、フットパスなどの専用のコースを歩く形に進めていくことが、日本においても必要不可欠であると考えられる。そのためには、一つは既存のフットパスを歩くウォーカーの満足度を上げるようなコース整備を主催団体が核となって進める、もう一つは新規のフットパスを増やす上でも地元住民がフットパスを受け入れやすいような環境整備を行政が中心となって行うことであろう。前者については、3章で分析したとおり、各フットパスによってその整備の方向性が異なってくる。主催団体の設立理念に沿った活動も重要ではあるが、現実に来ているウォーカーの志向性を把握し、それにあわせてより設備を充実させたり、もしくはより自然環境を満喫できるコースを設置したりすることが望ましい。この新たなコース整備を行うためには、地元住民の協力体制が重要であり、後者の観点での議論も進めなければならない。

後者については、今後の研究課題となるが、主催団体がどのような団体であろうと、私有地であれば地盤所有者である地元住民等の合意、公有地であっても周辺の地元住民の合意がなければ、日本ではフットパスとしてコースを設置するのは困難である。現実には、2章で取り上げたとおり、地元住民が諸手を挙げてフットパスの設置を賛同するケースばかりではない。他者が家屋のそばにまで入ってくることによるプライバシーの侵害問題、ウォーカーが事故を起こした場合の責任問題、そもそも他者を歩かせることによって地元になどどのような利益が発生するのか定かではない場合もある。地元住民の後押しをする意味でも、政策的な支援、たとえばフットパスに関わる土地についての固定資産税や相続税の減免、里山の有効利用という点で環境保全に貢献するという点での環境直接支払制度の導入、ウォーカーが事故をおこしたときの補償制度などを整備することが望ましいと考える。

さらに今後、フットパスコースづくりを手掛ける団体は、コースづくりだけでなく、より広く多くのウォーカーにフットパスの楽しみ方を伝えていく必要があるだろう。集落の生活環境を歩き、地域の面白さや魅力をウォーカー（ゲスト）が主体的に見出すような「歩く観光」スタイルでなければ、必ず地域社会（ホスト）との間に何かしらの問題が生じてしまうリスクがある。ゲストのニーズを受け入れ地域側が単に受容し、そのニーズに合わせて地域社会の制度や景観等を変化させることは、地域社会の持続性を鑑みると、あまり望ましい選択肢とはいえないと思われる。

これまでのフットパスコースを作ろうとしている団体は、その多くが地域側（ホスト側）の立場でフットパスコースづくりを行っている。しかし、それと同時に歩く人々たちに対しても、新たな「歩く観光」というスタイルの普及をしていかなければならないだろう。これが大衆観光と言われてきた「マス・ツーリズム」との相

違点であり、ホスト側も「誰でも良いから来てほしい」というスタンスとは異なる、「真に地域のリアルな生活の実態や文化」を楽しみたいというニーズや志向性を有するウォーカーや観光客（ゲスト）に対して、地域社会を開放するという関係性の構築が望まれている。

したがって、もし健康のために歩くというニーズが高く、地域との交流よりも豊かな自然環境の中を単純に楽しみたいといアクター（ゲスト）にとっては、同じ歩く観光でも環境省が取り組んでいる自然歩道をのんびりと散策したり、山間部などを中心に長距離区間整備されているロングトレイルなどを活用したトレッキングやランニングをしたりすることが望ましいのではないかともいえる。このように「歩く観光」というものもその特徴によって、様々存在するが、実際に歩いている人々のニーズは一体どのようなものであるのだろうか。これまでの調査では、ウォーカー側の意図やニーズはあまり正確にはつかめていない現状があり、その点について、本調査が多少なりとも示唆するデータがあれば、今後のフットパスづくりや自然歩道、もしくはロングトレイルの望ましい活用方法、もしくは住み分けを検討する際に有用な情報となりうるだけでなく、多様な「歩く観光」文化の形成に寄与することが期待される。

参考文献

- 泉留維（2013）「地域資源としてのフットパス」『森林環境2013』森林文化協会、94-104。
- 小川巖（2012）「伸びゆく北海道のフットパス：さらなる発展のために」『開発こうほう』582、39-43。
- 小林昭裕（2002）「国立公園の計画や管理に、利用機会の多様性の保全を図る概念の有効性と課題」『ランドスケープ研究』65(5)、673-678。
- 笹川スポーツ財団『スポーツライフ・データ』各年度版。
- 廣川祐司（2014）「フットパスの創造とツーリズム：熊本県美里町の地域づくりと生業の可能性」三俣学編著『エコロジーとコモンズ：環境ガバナンスと地域自立の思想』晃洋書房、143-164。

- 北海道新聞 (2012) 「フットパスコースに無断で私有地」
2012年10月31日朝刊。
- 星野敏・松尾芳雄・北村貞太郎 (1984) 「主成分分析による分級評価の問題点とその事例的検討：地区分級に関する基礎的研究」『農村計画学会誌』3 (3), 23-32。
- 溝尾良隆・市原洋右・渡辺貴介・毛塚宏 (1975) 「多次元解析による観光資源の評価」『地理学評論』48(10), 694-711。
- 宮崎政雄・麻生恵 (2004) 「多摩丘陵におけるフットパス計画による里山景観保全への取り組み」『ランドスケープ研究』68(2), 126-129。
- 森敏昭・吉田寿夫 (1990) 『心理学のためのデータ解析テクニカルブック』北大路書房。
- 八巻一成・広田純一・小野理・庄子康・土屋俊幸・山口和男 (2003) 「山岳自然公園における ROS 概念を用いた地域区分手法」『日本林学会誌』85(1), 55-62。
- Borrie, W. T. and Robert M. B. (2001) "Approaches to Measuring Quality of the Wilderness Experience", *USDA Forest Service Proceedings RMRS-P-20*, pp. 29-38.
- Clark, R.N. and Stankey, G. H. (1979) "The Recreation Opportunity Spectrum: a Framework for Planning, Management, and Research", *General Technical Report PNW-98, USDA Forest Service*: Portland O. R.
- Department for Transport (2016) Local area walking and cycling in England: 2014 to 2015. <https://www.gov.uk/government/statistics/local-area-walking-and-cycling-in-england-2014-to-2015> (2017年6月29日確認)
- Natural England (2015) *Monitor of Engagement with the Natural Environment: Annual Report from the 2013-14 survey*.
- Sinharay, R. et al. (2017) "Respiratory and cardiovascular responses to walking down a traffic-polluted road compared with walking in a traffic-free area in participants aged 60 years and older with chronic lung or heart disease and age-matched healthy controls: a randomised, crossover study", *Lancet*.
- USDA Forest Service (1990) *ROS Primer and Field Guide*.